Cine va învinge?

Germania, Italia şi Franţa

luptă pentru supremaţia pe tărâm internaţional al maşinelor de sport

Odată cu sfârşitul anului trecut, a expirat şi aplicarea formulei de alergări internaţionale, care timp de patru ani a ţinut sub presiune pe marii constructori, pe marii industriaşi.

Această formulă, creiată în 1934 pentru o perioadă de trei ani, trebuia să dispară la sfârşitul anului 1936; dar, Comisia sportivă internaţională, a decis să o prelungească până la sfârşitul lui 1937. In puţine cuvinte, ea constă din: cilindraţie liberă, carburant liber. Greutatea maximă a trăsurei cu cele patru roţi, fără apă, fără carburant, fără cauciucuri, nici roţi de schimb: 750 kg.

Germania şi Italia, puternic sprijinite de guvernele respective, au construit, nu trăsuri, ci veritabile bolide. La început, germanii nu s'au prezentat perfect puşi la punct, astfel că italienii au cucerit victorii în cele mai multe probe internaţionale. Dar, curând, un reviriment s'a produs atât la uzinele Mercedes-Benz, cât şi la Auto Union. Timp de câteva luni, s'a lucrat intens în cele două fabrici germane şi rezultatele nu s'au lăsat aşteptate. In ultimii doi ani, aproape toate întrecerile mari au revenit Germaniei, italienii pierzând destul de regulat.

— Dar Franţa?

Constructorii francezi au rămas credincioşi competiţiunilor, dar, neprimind nici o subvenţie din partea guvernului, au trebuit să se descurce prin proprii forţe. Şi, fiecare ştie că, construirea unui bolid necesită cheltueli de multe milioane. Din această cauză, uzinele franceze şi-au îndreptat eforturile spre trăsura de sport. Dacă această soluţie nu se găsea, automobilismul ar fi fost ameninţat cu dispariţia din ţara, în care s'a născut.

Bugatti, neavând mijloace să lupte cu germanii şi italienii, s'a ataşat formulei sport. Delahaye şi Talbot au construit trăsuri conforme acestei formule şi sportul automobilist a renăscut în Franţa, stârnind un nou interes.

Să oferi spectatorilor o cursă de monştri capabili să depăşească 300 km. pe oră, este un lucru foarte interesant. Dar în ce constă utilitatea unor astfel de competiţiuni? Căci, şi acesta este un punct demn de subliniat: dacă trăsurile, din punct de vedere mecanic, funcţionează minunat, de multe ori, rezultatele unei curse sunt falsificate de pneumatice. Acestea nu rezistă totdeauna vitezelor ridicate la cari sunt supuse. Aşa s'au petrecut lucrurile la Tripoli, Avus şi Pescara. Cu alte cuvinte, victoria nu revine, totdeauna, concurentului cel mai rapid, căci dacă el îşi depăşeşte adversarii în viteză pură, va trebui să se oprească mai des spre a schimba cauciucurile; ea va reveni deci, concurentului care a ştiut să-şi menajeze pneurile. Deci, nu aceasta este „adevărata" competiţiune.

Formula sport, impune un motor fără compresor, întrebuinţarea unui carburant liber, o caroserie completă, cu apărători de noroi şi faruri. In plus, pornirea automată este obligatorie. Deci, este vorba de o trăsură care să se apropie de „trăsura comercială", cea pe care automobilistul amator să o poată conduce.

Nu este mai logic aşa?

Începând din anul acesta noua formulă internaţională va fi aplicată pentru o perioadă de trei ani.

Această formulă constă din: motor fără compresor cu o cilindree maximă de 4 litri 500. Greutatea minimă va fi de 850 kg., şi alegerea carburantului rămâne liberă.

Ce ne va aduce această nouă formulă? Este probabil că superioritatea germanilor va continua, căci Mercedes-ul de 3 litri cu compresor s'a apropiat de 300 km. pe oră. Alfa Romeo şi Maserati lucrează intens, dar rezultatele străduinţelor italieneşti nu se cunosc încă.

Francezii se pregătesc şi ei foarte intens şi îşi pun mari speranţe în noul Bugatti.

Cine va triumfa în această aprigă luptă rămâne de văzut.

O mare cursă organizată de soc. „Unirea"

Inaugurarea sezonului automobilist va fi făcută şi anul acesta, de societatea „Unirea" de petrol care va organiza obişnuitul său concurs de rezistenţă completat cu trei probe de clasificare.

Spre deosebire de anii precedenţi, competiţiunea societăţii „Unirea" se va desfăşura, de rândul acesta, în două etape de câte o zi.

In prima zi Sâmbătă 7 Mai concurenţii cari vor adera la condiţiunile concursului, vor avea de acoperit distanţa: Ploeşti-Bucureşti-Piteşti-R. Vâlcea -Sibiu (250 km.).

A doua zi, participanţii vor străbate parcursul: Sibiu-Făgăraş-Râşnov - Predeal - Sinaia Ploeşti (200 km.).

REGULARITATE CONSTANTA

In etapa primă, între Piteşti şi R.-Vâlcea, trecând peste Dealul Negru, concurenţii vor trebui să acopere parcursul cu o medie constantă.

Lucru nu va fi prea uşor, întrucât viroagele Dealului Negru vor constitui serioase obstacole.

PLECARE LA RECE

Duminică dimineaţa, înainte de plecarea în cea de a doua etapă a concursului de rezistenţă, concurenţi vor fi supuşi unei probe de plecare cu motorul rece.

CURSA DE VITEZA IN COASTA

Intre Râşnov şi Predeal, pe superbul Drum al Reginei, participanţii vor concura la o cursă de viteză în coastă. Intrecerea făgăduieşte să cunoască un frumos succes, datorită topografiei locului şi profilului coastei.

Parcursul acestei probe măsoară 3 km., şi este presărat cu numeroase virajuri, dintre cari unele, în loc.

ULTIMA PROBA

După sfârşitul concursului de rezistenţă, la Ploeşti, se va ţine o probă de demaraj-frânaj-bracaj, combinată cu o probă de garare.

Motociclistul, cavalerul drumului

Cine n'a sorbit cu nesaţ clipele de adevărată descătuşare pe cari le simţi când străbaţi drumul cu pieptul în adierea iuţelii şi cu plămânii parfumaţi de aerul câmpului, şi cine n'a încălecat o maşină docilă, veselă şi sprintenă ca un cursier de rasă, n'a înţeles niciodată adevărata chemare a soarelui şi a drumeţiei, n'a înţeles pasiunea motociclistului care înfrăţit cu calul său de oţel, se avântă pe cărări necunoscute.

Acest centaur modern, motociclistul, contopit până la ultimul reflex cu pulsaţia nervoasă a maşinei sale, e adevăratul cavaler al drumului.

Dispreţuind închisorile pe roţi ale celor ce călătoresc răsturnaţi comod în superbe limuzine, el trăeşte mai legat de drum, îi simte mai deaproape riscurile şi plăcerile şi e veşnic cu toată fiinţa lui implântat în natura pe care o înfruntă bărbăteşte, şi care-i dă satisfacţii nebănuite.

Motociclismul înainte de toate e un sport.

E un sport tineresc şi viril, copleşitor de senzaţii pentru cel care'l încearcă şi'l înţelege.

Motociclismul e o şcoală sănătoasă a sângelui rece, a curajului, a stăpânirii de sine, a oţelirii nervilor şi educării reflexelor. E însă şi o artă.

Acela care printr'un simţ rafinat al conducerii poate să obţină dela maşina lui tot ce-i poate da, ca supleţe, randament, energie, nervozitate şi rezistenţă, e un om ce gustă multe plăceri necunoscute profanilor cari nu pricep imperechierea minunată a echilibrului, a vitezii şi respiraţiei unui motor.

Motociclismul, în afară de latura sportului propriu zis, cuprinde şi o foarte largă şi interesantă aplicaţie utilitară şi turistică.

Progresul uluitor făcut în Occident, în ultima vreme, pe tărâmul motociclist, subliniază cu o deosebită inisistenţă această însuşire practică a motocicletei.

Acest vehicul uşor de păstrat prin spaţiul redus ce'l ocupă şi a cărui întreţinere este din cele mai modeste, dă posesorului său o posibilitate excepţională de deplasare — rază de acţiune şi viteză medie — foarte apropiată de aceia a automobilului, pentru un preţ foarte redus (asta din păcate numai peste hotare, unde un tarif vamal neprohibiţionist, nu nimiceşte, ca la noi, răspândirea motocicletei prin taxe împovărătoare).

Datorită acestor calităţi, armatele germană, engleză şi franceză, în programul lor de motorizare, au socotit că motocicleta militară este un element de indiscutabilă valoare în războiul viitorului şi au adoptat-o în cantităţi masive. (Dealtfel şi încercările cari s'au făcut la noi de a înzestra poliţia, grănicerii şi jandarmii cu motociclete, au dat rezultate din cele mai fericite).

Conducătorii marilor ţări din apusul şi centrul Europei (în Germania mai ales) dându-şi seama şi de valoarea socială a acestui vehicul care stimulează energia, priceperea şi iniţiativa, formând adevărate caractere bine echilibrate, precum şi de toate posibilităţile utilitare pe cari le oferă cetăţeanului modest, a favorizat desvoltarea motocicvletei prin tot felul de măsuri înţelepte (suprimarea taxelor, a carnetului de conducere şi a impozitului fiscal până la un cilindraj de 250 cm., etc.).

Dar motocicleta, prin însuşirile sale de viteză ridicată şi consum redus este şi un minunat mijloc de turism.

Cine este stăpânul unei astfel de maşini, trăeşte veşnic sub îndemnul dorului de ducă. Mirajul drumeţiei şi al naturei i-a vrăjit demult sufletul, şi cum are o clipă de libertate şi zăreşte un colţ de cer albastru, porneşte iar la drumul care îl îmbie.

Motociclistul e totdeauna voios şi în apucăturile lui se simte liniştea şi siguranţa aceluia care are ochiul just şi nervii bine puşi la punct.

Motociclistul e tânăr. Chiar când kilometrajul vieţii îi arată un număr mai bogat de ani, sufletul lui rămâne acelaşi ca atunci, când a tras prima dată de manetele calului său fermecat, ce-l poartă sburdând pe drumurile Ţării.

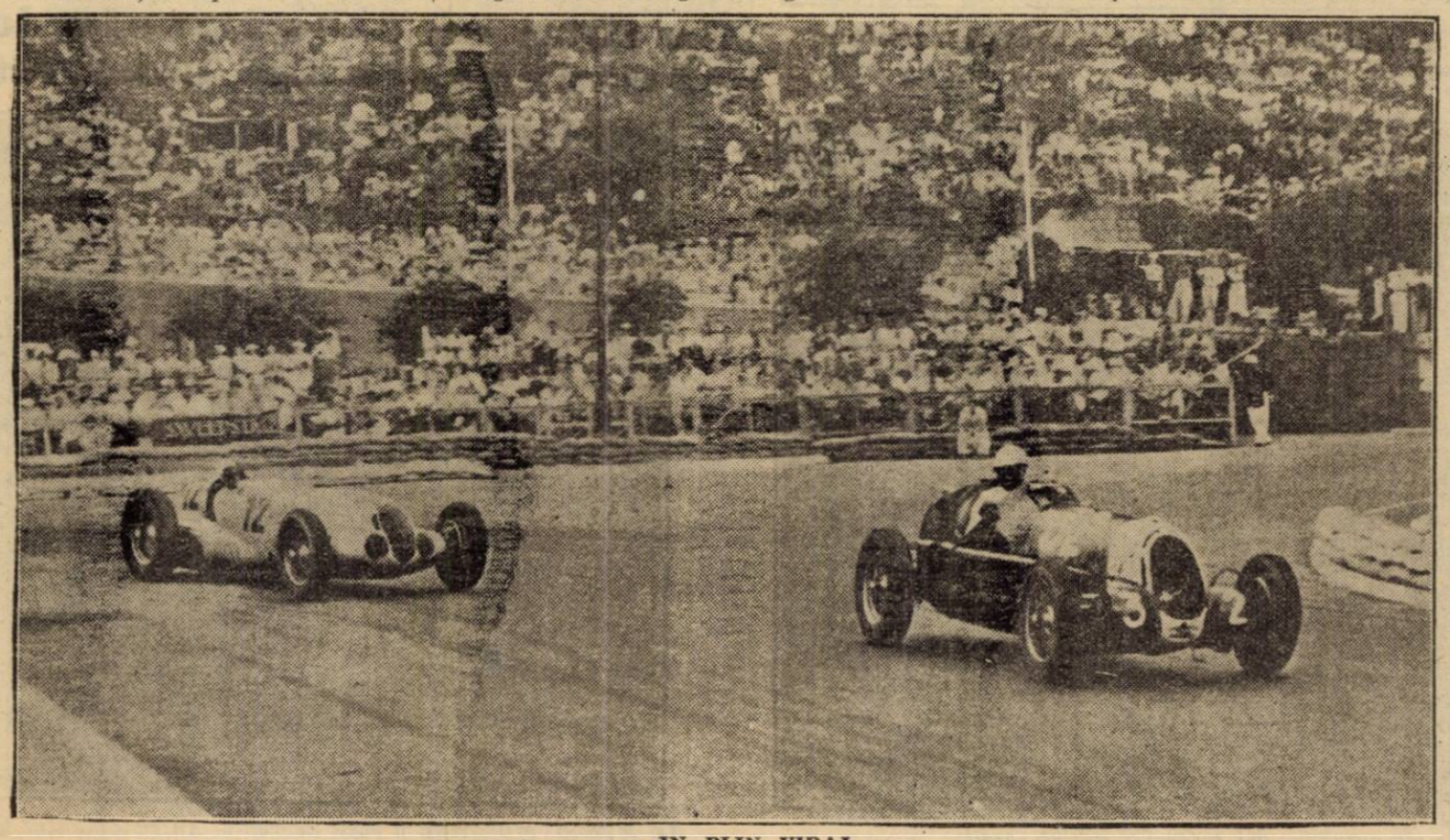
Urmaş al vechilor cavaleri medievali, cari cutreerau pământul acoperiţi cu platoşe de zale, motociclistul a păstrat acelaşi simţ de onoare şi de ajutor pentru cei în nevoe.

Când zaci amărât la margine de şanţ, torturat de cine ştie ce pană anevoioasă, multe maşini de lux trec găurind aerul pe lângă tine, nepăsătoare la semnul ce le faci. Un motociclist însă, niciodată.

Şi după ce ţi-a îndepărtat necazul, el pleacă râzând mai departe, cu ochelarii pe frunte şi sacul de merinde la spinare, în cântecul cadenţat şi vesel al eşapamentelor.

El e cavalerul drumului...

GRIGORE OLIMP IOAN



„IN PLIN VIRAJ